



IOTC-2018-CoC15-04b [F]

Résumé du Programme régional d'observateurs

en 2017

CTOI

Rapport annuel du prestataire

26/03/2018

Soumis par :

MRAG



Code projet :	ZG2013
Version :	1.0
Préparé par :	JMC
Approuvé par :	JMC/SY



Table des matières

Table des matières.....	i
Liste des tableaux.....	ii
Liste des figures	iii
Acronymes	iv
1 Introduction.....	5
2 Échantillonnages	8
2.1 Estimations du poids.....	8
2.2 Identification des espèces	9
3 Thon rouge du Sud	9
4 Vérification des navires	10
5 Autres infractions potentielles	12
6 Formation des observateurs	12
7 Autres questions	12
7.1 Santé et sécurité	12
7.2 Élimination des déchets	12
7.3 Coopération des navires	13
Appendice 1 – Guide des SSN à l'usage des observateurs du PRO.....	14

Liste des tableaux

Tableau 1. Transbordement du thon rouge du Sud (<i>Thunnus maccoyii</i>) déclaré en 2017.	9
Tableau 2 Résumé des vérifications des livres de pêche menées en 2017.....	11
Tableau 3 Résumé des vérifications des identifiants des LSTLV	11

Liste des figures

Figure 1. Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2017, en pourcentage par flotte.....	5
Figure 2. Déploiements d'observateurs pour le PRO de la CTOI en 2016 et 2017.....	6
Figure 3. Position des transbordements en 2017 (milieu), 2014 (en haut à droite), 2015 (au centre droit) et en 2016 (en bas à droite).	7
Figure 4. Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).	8
Figure 5. Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thonidés seulement).	8
Figure 6. Nombre de vérifications des navires en 2017.	10

Acronymes

ATF	Autorisation de pêcher
CCSBT	Commission pour la conservation du thon rouge du Sud
CMF	Formulaire de suivi des captures
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
CV	Navire transporteur
EEZ	Zone économique exclusive
ICCAT	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
IRCS	Indicatif international d'appel radio
LSTLV	Grand palangrier thonier
PRO	Programme régional d'observateurs
SSN	Système de surveillance des navires

1 Introduction

Durant l'année 2017, le Programme régional d'observateurs (PRO) a surveillé un total de 1259 transbordements par de grands palangriers thoniers (LSTLV) dans la zone de compétence de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) ; 68 % ont été réalisés par la flotte de Taïwan, province de Chine, suivis des LSTLV battant pavillon seychellois, chinois, japonais, malaisien et coréen, représentant 10%, 10%, 6%, 4% et 2% respectivement (Figure 1). Les LSTLV sous pavillon d'Oman ont effectué 3 transbordements en 2017. En 2017, il y a eu 44 transbordements de plus qu'en 2016 (1215). La répartition par flottille est à peu près la même que celle de 2016.

Des déploiements ont eu lieu sur des navires transporteurs (CV) principalement sous pavillon de Taïwan, Province de Chine (30%), du Vanuatu (28%), de la République de Corée (15%) et de la Malaisie (12%), avec quelques transbordements également par des navires transporteurs battant pavillon des Seychelles, du Panama, du Liberia, de Singapour et du Japon.

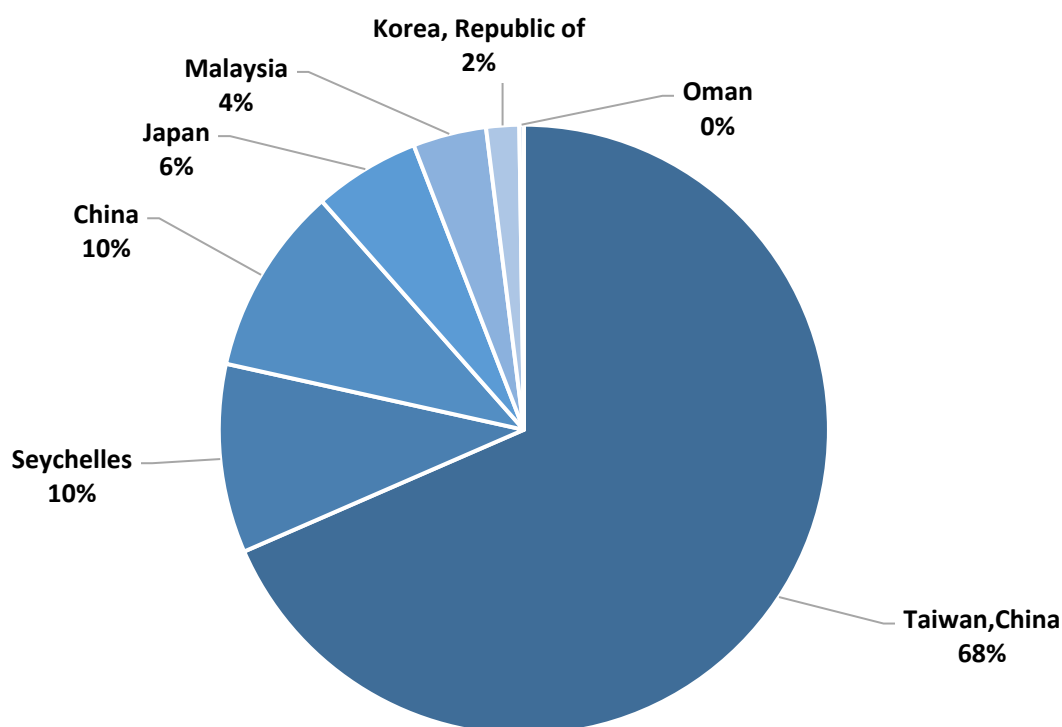


Figure 1. Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2017, en pourcentage par flotte.

La Figure 2 présente un résumé des déploiements réalisés dans le cadre du PRO (nombre de sorties des navires transporteurs à bord desquels des observateurs ont été déployés) en 2017. Il y a eu 60 déploiements au total (un déploiement additionnel a été totalement annulé), soit 10 de moins qu'en 2016. Neuf de ces navires ont continué vers, ou provenaient de la zone de l'océan Atlantique et de la zone de réglementation de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT). Le nombre de déploiements était le plus élevé en juin et juillet, avec respectivement 14 et 13 déploiements (Figure 2 Déploiements des observateurs pour le PRO de la CTOI en 2016 et 2017). La Figure 2 illustre également le cycle annuel des déploiements en 2016, à titre de comparaison.

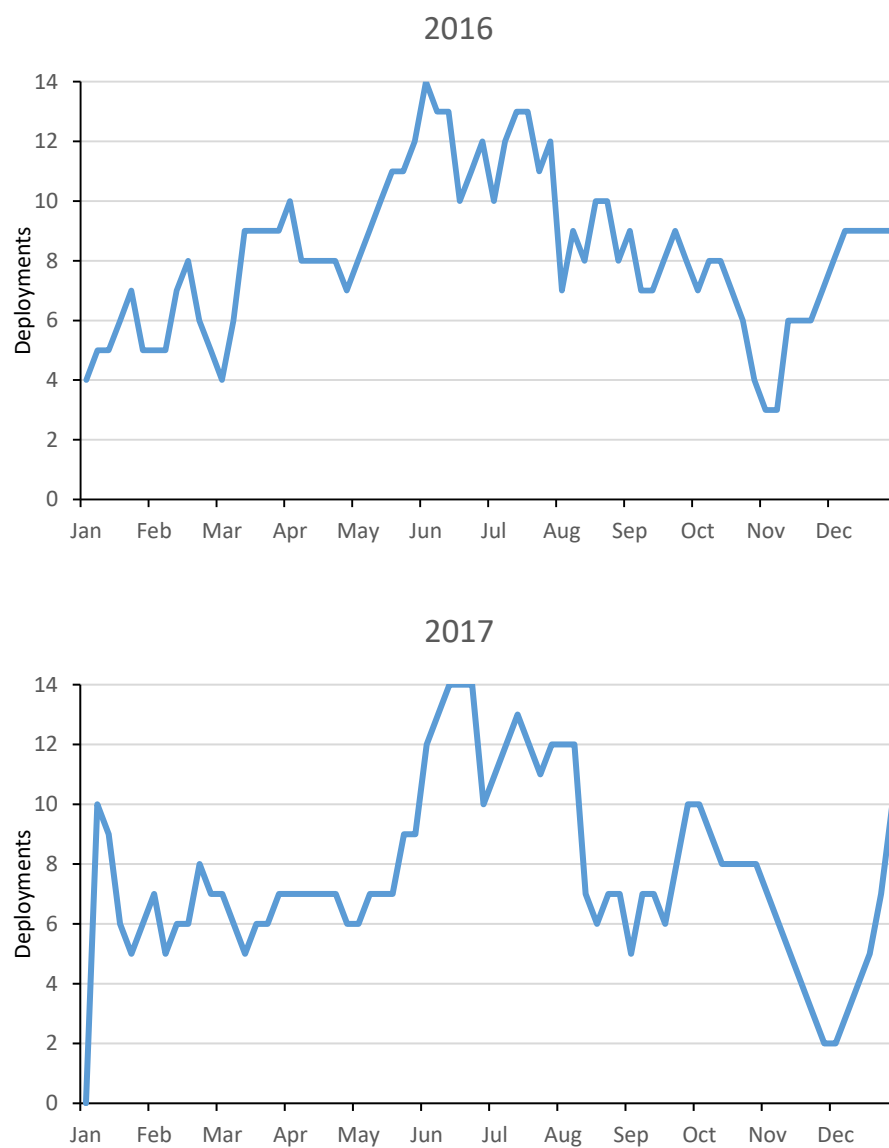


Figure 2. Déploiements d'observateurs pour le PRO de la CTOI en 2016 et 2017.

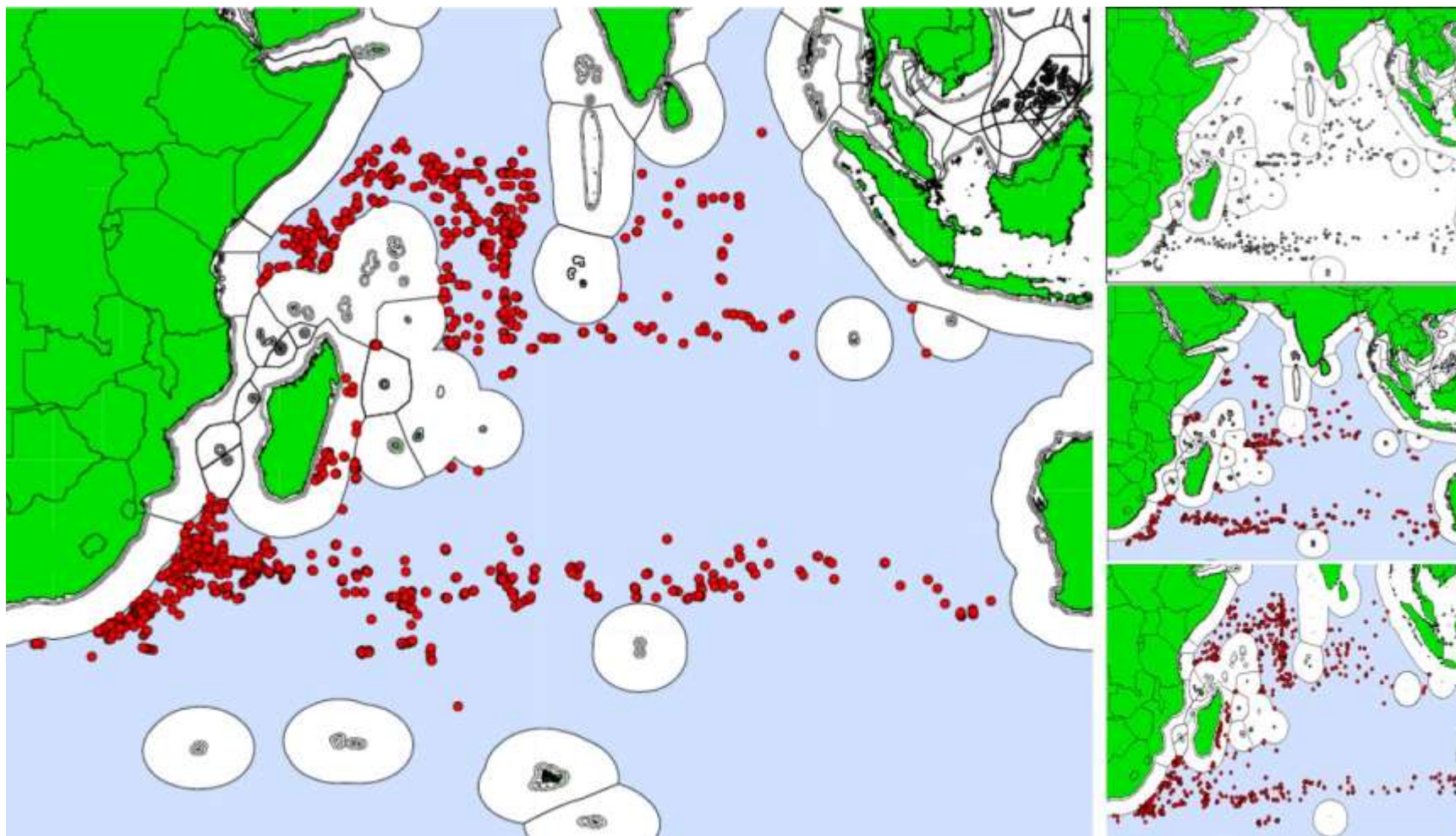


Figure 3. Position des transbordements en 2017 (milieu), 2014 (en haut à droite), 2015 (au centre droit) et en 2016 (en bas à droite).

NB : La distribution spatiale des transbordements est similaire à celle des années précédentes avec des « bandes » distinctives de transbordements aux environs de 12° et 34° sud, mais avec un plus grand nombre de transbordements réalisés dans l'ouest de l'océan Indien. Tout comme en 2016, un certain nombre de transbordements ont eu lieu dans la ZEE malgache, entrepris par le même bateau et précédemment autorisés par le Ministère des Pêches de Madagascar.

2 Échantillonnages

2.1 Estimations du poids

Les procédures d'estimation de poids ont été précédemment débattues dans la Revue du Programme régional d'observateurs de la CTOI¹. Les différences entre le poids global observé et le poids déclaré par les navires sont illustrées dans la Figure 4 et, pour les thonidés seulement, dans la Figure 5.

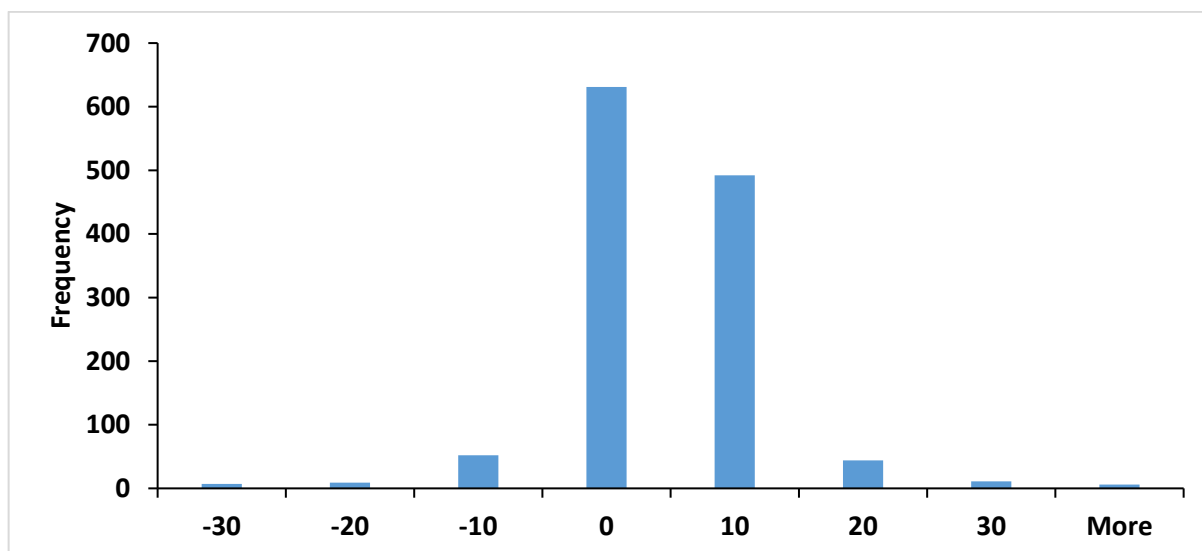


Figure 4. Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).

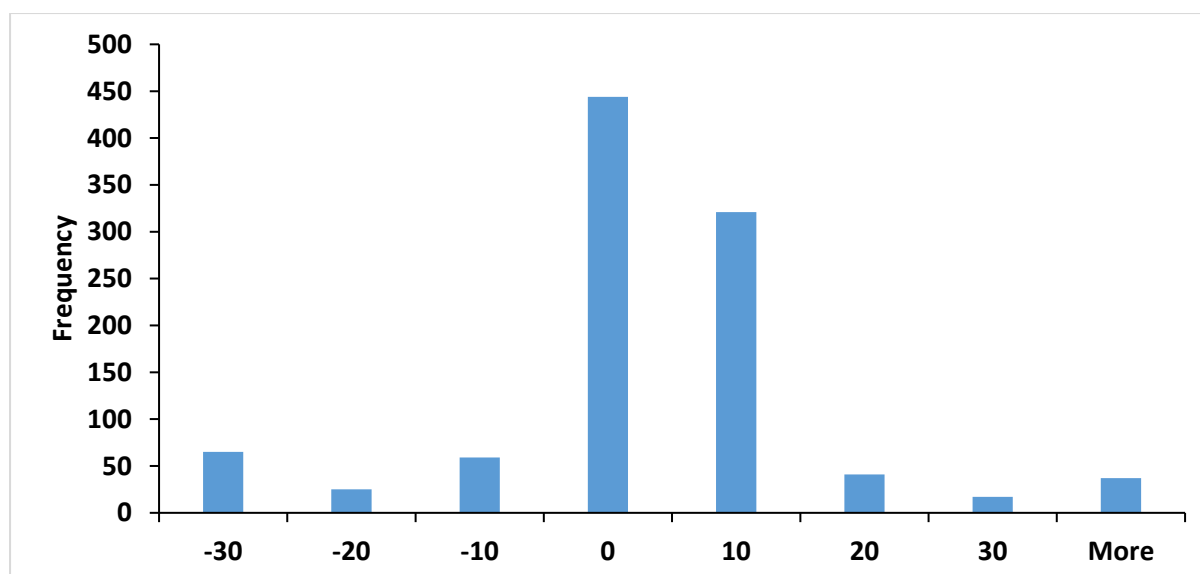


Figure 5. Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thonidés seulement).

Les différences négatives représentent les transbordements au cours desquels les estimations de l'observateur sont supérieures à la déclaration des navires. Les différences sont positives lorsque les estimations de l'observateur sont inférieures.

¹ MRAG and CapFish (2010). Review of the IOTC Regional Observer Programme. CoC48_Add1[E]

Pour tous les poissons, 94% des estimations présentaient un écart de moins de 10% par rapport aux déclarations des navires, le navire déclarant plus que l'estimation de l'observateur dans environ 44% des cas. Une tendance similaire est observée si l'on considère seulement les produits du thon (82% et 41%).

Veuillez vous reporter aux rapports précédents du prestataire en ce qui concerne les principales raisons des écarts constatés entre les poids observés et déclarés.

2.2 Identification des espèces

Les principales espèces transbordées (classées par poids) en 2017 étaient le germon (*Thunnus alalunga*) (13 874 t), le rouvet (*Ruvettus pretiosus*) (10 924 t), le patudo (*Thunnus obesus*) (9 910 t) et l'albacore (*Thunnus albacares*) (8 246 t) et, avec des quantités plus faibles d'autres espèces, dont l'espadon (*Xiphias gladius*), l'opah (*Lampris guttatus*), le thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*), diverses espèces de requins (*Selachimorpha Pleurotremata*) ainsi que le marlin bleu (*Makaira mazara*), le marlin rayé (*Tetrapturus audax*) et le marlin noir (*Makaira indica*) indo-Pacifiques

3 Thon rouge du Sud

Depuis l'adoption de la Résolution sur la mise en œuvre d'un programme de documentation des captures de la CCSBT (Commission pour la conservation du thon rouge du Sud) le 1^{er} janvier 2010, tout thon rouge du Sud transféré doit être accompagné d'un formulaire de suivi des captures (CMF), qui est contresigné par l'observateur pour vérifier qu'ils ont bien surveillé le transbordement. En 2017, des thons rouges du Sud ont été transbordés et déclarés à 63 occasions durant 14 déploiements différents, pour un total de 1 027,8 tonnes transférées (**Tableau 1**).

Tableau 1. Transbordement du thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*) déclaré en 2017.

N° déploiement	Nom du CV	N° CTOI du CV	Nom de l'observateur	Nombre de transbordements	Poids total déclaré (t)
403	KAIHO MARU	8468	Brandon Scott	2	2 022
410	MEITA MARU	8461	Belinda Moya	1	1 288
425	CHITOSE	15114	Ivan Barac	10	61 593
432	MEITA MARU	8461	Pedro Costa	10	83 392
434	IBUKI	14787	Brandon Scott	1	2 576
439	GENTA MARU	13783	Levent Ali Erkal	3	232 991
444	TAISEI MARU NO.15	8465	Tony Dimitrov	2	64 048
447	CHITOSE	15114	Belinda Moya	21	345 921
448	SEIHO	8468	Jose Miguel Garcia Rebollo	4	65 433
454	MEITA MARU	8461	Henry John Heyns	4	142 643
456	GENTA MARU	13783	Levent Ali Erkal	1	20 318
458	VICTORIA II	8452	Jonathan Newton	1	2 313
464	FUTAGAMI	8453	Sami Yildiz	1	0 313
467	TAISEI MARU NO.24	8466	Jeffrey Heineken	2	2 887
403	KAIHO MARU	8468	Brandon Scott	2	2 022
410	MEITA MARU	8461	Belinda Moya	1	1 288

4 Vérification des navires

Les rôles et les responsabilités des observateurs en ce qui concerne les contrôles de navires en mer sont décrits à l'Annexe 3 de la Résolution 17/06 et les différences dans les procédures de contrôle des navires ont été mises en évidence dans le rapport sur le PRO de 2013 (IOTC-2013-CoC10-04b).

1 259 transbordements au total ont été réalisés par 395 LSTLV différents en 2017. 1 224 vérifications ont été effectuées sur les LSTLV. Dans la plupart des cas, les LSTLV ont été arraisonnés pour des vérifications, mais dans 35 cas, l'observateur n'est pas monté à bord et les livres de pêche et l'autorisation de pêche (ATF) ont été transmis à l'observateur sur le CV. La plupart des LSTLV ont été vérifiés une ou deux fois, mais plusieurs l'ont été à de multiples reprises, y compris un LSTLV qui l'a été 11 fois. Le nombre de contrôles des différents navires en 2017 est illustré dans la Figure 6.

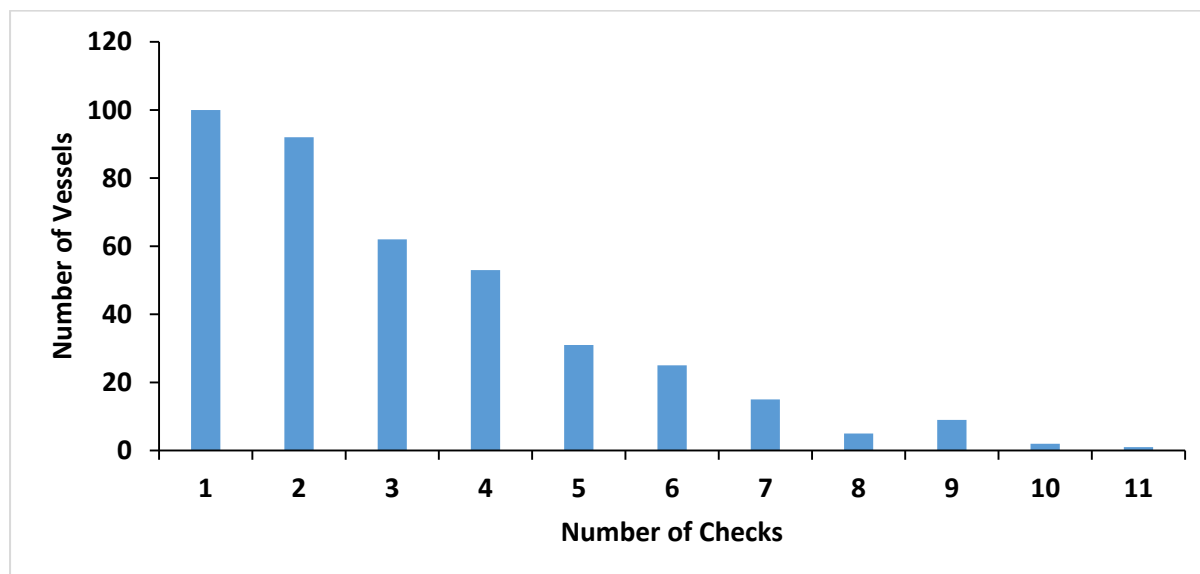


Figure 6. Nombre de vérifications des navires en 2017.

Un bref résumé des résultats des vérifications des LSTLV est fourni ci-dessous. Les détails complets sur les infractions potentielles sont fournis dans la Circulaire CTOI 2018-09 qui résume les infractions potentielles observées dans le cadre du Programme régional d'observateurs en 2017.

a. Vérifier la validité de l'autorisation ou de la licence de pêche de thon et d'espèces apparentées du navire de pêche dans la zone de la CTOI. Les États du pavillon sont tenus, en vertu de la Résolution 15/04, de soumettre au Secrétariat des modèles de leurs autorisations de pêche (ATF) officielles en dehors de la juridiction nationale. La soumission de ces modèles permet aux observateurs d'identifier les ATF valables lorsqu'ils procèdent aux contrôles des navires. Le PRO dispose actuellement des modèles d'ATF de toutes les flottes participantes. Au cours de 2017, deux navires n'ont pas fourni d'ATF, suite à la demande de l'observateur monté à bord.

Dans trois cas, l'ATF montrée à l'observateur correspondait à une autre zone que l'océan Indien ou à une zone non spécifiée. Dans ces cas, l'ATF était soit pour l'océan Pacifique, soit pour un État côtier, ou encore, l'autorité d'émission ne pouvait être identifiée. À sept reprises, l'ATF présentée était expirée à la date du dernier acte de pêche enregistré.

Dans 22 cas, l'ATF n'a pas été produite immédiatement mais faxée ultérieurement à l'observateur sur le CV après le transbordement.

b. Vérifier et noter le volume total des captures à bord ainsi que la quantité à transférer sur le navire transporteur. Cela se fait à travers un entretien direct avec le capitaine du navire ou le capitaine de pêche (en utilisant des fiches de traduction si nécessaire). Les observateurs ne vérifient pas les cales pour des raisons de santé et de sécurité et cela ne relève pas du programme.

c. Vérifier le fonctionnement du Système de Surveillance des Navires (SSN). Dans 42 cas, sur les 37 navires observés, aucune unité SSN n'a été montrée à l'observateur. Parmi les unités présentées, en 17 occasions, le témoin de fonctionnement ne semblait pas allumé ou aucun témoin d'alimentation n'a pu être trouvé.

Les observateurs ont enregistré le type d'unité utilisé sur chaque navire. Un guide a été élaboré, décrivant les unités les plus fréquentes afin de les aider dans cette tâche et d'améliorer la cohérence. Il a été actualisé en 2017 et comporte désormais 17 types d'unités. Le guide actualisé est présenté à l'Appendice 1.

d. Examiner les livres de pêche. Le livre de pêche de chaque navire ayant procédé à des transbordements a également été examiné. Un résumé des livres de pêche observés par catégorie est présenté au Tableau 2.

Tableau 2 Résumé des vérifications des livres de pêche menées en 2017.

Format des livres de pêche	Nombre
Livres de pêche présentés	1 259
Correspondant au modèle de l'État du pavillon	1 238
Imprimé	1 232
Électronique	27
Non relié (imprimé)	33
Non numéroté (imprimé)	55

e. Vérifier si les captures à bord résultent de transferts provenant d'autres navires, et vérifier la documentation de ces transferts. Aucun élément de preuve n'a été présenté aux observateurs attestant du transbordement de poissons entre des LSTLV en 2017.

f. En cas d'infraction potentielle impliquant le navire de pêche, la dénoncer immédiatement au capitaine du navire transporteur. Bien que le capitaine du CV soit normalement notifié des infractions potentielles, ce n'est que par le biais du rapport final de l'observateur que le Secrétariat en est informé. Le Secrétariat signalera alors les infractions potentielles aux flottes. Sur demande des flottes, une copie des rapports d'inspection est également fournie au capitaine du navire afin qu'elle puisse être transmise à la flotte.

g. Communiquer les résultats des tâches exécutées à bord du navire de pêche dans le rapport de l'observateur. Les résultats des vérifications menées par les observateurs sont résumés dans leurs rapports finaux, et toute divergence est examinée en profondeur. En outre, un dossier photographique de l'ensemble des autorisations des navires, unités SSN et journaux de bord ainsi que les marquages extérieurs des navires, est tenu.

h. Identification des LSTLV. En plus de ce qui précède, les observateurs sont également tenus de vérifier et d'enregistrer le nom du LSTLV concerné ainsi que son numéro CTOI, son indicatif international d'appel radio (IRCS) et le numéro d'immatriculation national et de déterminer si les marquages sont conformes à la Résolution 15/04. Les résultats des vérifications d'identification des navires sont présentés dans le Tableau 33 et indiquent le nombre de fois où l'observateur soit n'a pas pu vérifier les informations par rapport à celles fournies dans le Registre CTOI des navires autorisés, soit a estimé que les marquages sur le navire n'étaient pas correctement affichés ou étaient usés ou masqués d'une façon ou d'une autre et donc non lisibles.

Tableau 3 Résumé des vérifications des identifiants des LSTLV

Vérification de l'identification	Nombre de fois
Nom du navire	14
IRCS du navire	2
Numéro d'immatriculation national du navire	23

La CTOI n'exige pas que le numéro d'immatriculation national des navires soit affiché sur la superstructure. Le Tableau 3 fait référence au nombre de fois où le numéro était marqué mais n'a pas pu être vérifié ou était incorrect.

5 Autres infractions potentielles

Aucune autre infraction potentielle n'a été observée.

6 Formation des observateurs

Depuis 2009, 100 observateurs ont reçu une formation de la CTOI. Certains d'entre eux ont été formés directement à travers la CTOI alors que d'autres provenaient de l'ICCAT, après autorisation préalable du Secrétariat de la CTOI. Tous les observateurs sont aussi formés pour contrôler les transbordements de la CCSBT. Les observateurs ayant reçu une formation ne sont pas tous actuellement en activité et nombre d'entre eux ont quitté le programme. Il convient donc de continuer à organiser régulièrement des formations pour les observateurs dans le but de remplacer ceux qui abandonnent le programme et pour s'assurer que la demande croissante est satisfaite. Toutes les formations sont maintenant organisées conjointement avec l'ICCAT, les observateurs pouvant travailler dans les zones de l'ICCAT et de la CTOI et également suivre les transbordements de la CCSBT.

7 Autres questions

7.1 Santé et sécurité

En 2017, aucun observateur n'a refusé de déploiement pour des raisons de sécurité.

Le principal problème de santé et de sécurité en 2017 était la surcharge des navires transporteurs en mer. Les observateurs ont déclaré à de nombreuses reprises un grand nombre d'hommes d'équipage (jusqu'à 26 dans deux cas) transférés des navires de pêche au transporteur. Un observateur a déclaré avoir fait l'objet d'intimidation de la part du capitaine du navire après avoir communiqué au consortium le nombre de passagers à bord.

Cette question récurrente a été soulevée plusieurs fois par le consortium au cours de l'année. Il a été décidé avec le Secrétariat que des mesures plus draconiennes devaient être prises lorsque le cas se présentait. Le consortium a convenu d'un nouveau protocole (mis en place en février 2018) en vertu duquel les navires sont tenus de fournir des copies des certificats de sécurité détaillant la capacité de transport en toute sécurité du navire avant le déploiement. Les observateurs doivent désormais enregistrer le manifeste de l'équipage et communiquer tout cas de surcharge à l'embarquement. Ils sont également chargés de consigner tout changement apporté à l'effectif du navire dans leurs rapports tous les 5 jours. Tout manquement à la capacité de charge homologuée du navire sera immédiatement traité, en rappelant notamment le navire de charge au port le plus proche afin de débarquer l'observateur.

Même si les conditions à bord de la plupart des navires sont d'un bon niveau, les normes d'hygiène sur un certain nombre de navires sont peu satisfaisantes. Plus précisément, il a fallu informer plusieurs navires qu'aucun observateur ne serait embarqué à bord tant qu'un certificat de dératisation n'aurait pas été soumis au consortium. Les observateurs concordent généralement dans leurs commentaires sur les CV avec une absence de casques de protection ou d'équipement de sécurité adaptés, en plus des bottes de travail portées par l'équipage lors des activités sur le pont.

Ces situations, ainsi que tous les problèmes de sécurité, sont maintenant régulièrement signalés dans les rapports finaux des observateurs.

7.2 Élimination des déchets

Les méthodes d'élimination des déchets varient selon les CV et la plupart d'entre eux ont mis en place des plans d'élimination des déchets. Cependant, les opérations de transbordement continuent

d'entraîner le rejet en mer de déchets par les LSTLV. Les articles les plus couramment éliminés en mer sont les emballages.

7.3 Coopération des navires

La coopération des LSTLV et des CV a, une fois de plus, été généralement bonne.

Appendice 1 – Guide des SSN à l'usage des observateurs du PRO

1. Argos MARGE	2. Argos MARGE V2
	
2. Argos MARGE V2 (sans boîtier de raccordement)	3. Argos (Seimac) FVT
	
4. Argos (CLS) LEO	5. Furuno Felcom 16 / 19
	
6. Japan Radio Company (JRC) JUE-95VM	7. CLS Thorium TST-100
	
8. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3022D	9. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3026S Mini C



8. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3022D



9. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3026S Mini C



**10. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat
Unité de contrôle terminal 6194 antenne TT3027D**



11. Trimble Galaxy



12. Pole Star MAT – IDP690.



13. Glocom GX-9



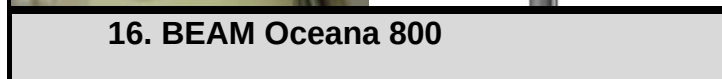
14. CLS triton (iridium)



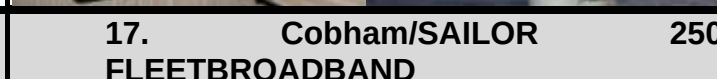
15. CLS VELA



16. BEAM Oceana 800



**17. Cobham/SAILOR
FLEETBROADBAND**



250

